



Vortrag

Datum RR-Sitzung: 9. Juni 2021
Direktion: Bau- und Verkehrsdirektion
Geschäftsnummer: 2020.BVD.997
Klassifizierung: Nicht klassifiziert

Berner Oberland-Bahnen AG (BOB): Kantons- und Lotteriefondsbeitrag an die Oberbauerneuerung der Schynige Platte-Bahn (SPB) und an die Sanierung der Werkstätte Wilderswil

Inhaltsverzeichnis

1.	Zusammenfassung	3
2.	Rechtsgrundlagen	4
3.	Beschreibung des Geschäfts	4
3.1	Ausgangslage	4
3.1.1	Berner Oberland-Bahnen AG (BOB)	4
3.1.2	Strategie Schynige Platte Bahn	5
3.2	Rückweisung Kreditantrag Frühjahrsession 2021	6
4.	Investitionsbedarf Infrastruktur	6
4.1	Oberbauerneuerung SPB	6
4.2	Werkstätte	7
4.3	Investitionshilfegesuch BOB für die Sanierung SPB	8
5.	Finanzen SPB	9
5.1	Ergebnisse 2016–2020	9
5.2	Planerfolgsrechnungen 2021–2024	9
5.2.1	Investitionsplan 2022–2026	10
5.2.2	Finanzierungsplan	10
5.2.3	Geschäftsmodell	11
5.3	Folgen eines Verzichts	11
6.	Auswirkungen auf Finanzen, Organisation, Personal, IT und Raum	12
6.1	Auswirkungen Finanzen	12
6.1.1	Beitrag gemäss ÖVG	12
6.1.2	Beiträge der kantonalen Denkmalpflege und aus dem Lotteriefonds	12
6.1.3	Folgekosten	12
6.2	Auswirkungen Personal, Organisation, IT und Raum	12
7.	Auswirkungen auf die Gemeinden	13
8.	Auswirkungen auf Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft	13
8.1	Wirtschaft	13
8.2	Umwelt	13
8.3	Gesellschaft	13
9.	Antrag	13



1. Zusammenfassung

Die Schynige Platte-Bahn (SPB) wird als historische Zahnradbahn geführt und befördert seit dem Jahr 1893 Gäste aus dem In- und Ausland von Wilderswil auf die Schynige Platte. Sie gehört zur Berner Oberland-Bahnen AG (BOB), ist aber als touristische Bahn im Unterschied zu den Linien des Regionalen Personenverkehrs der BOB von Interlaken nach Grindelwald/Lauterbrunnen nicht abgeltungsberechtigt. Mit der kurzen, fünfmonatigen Saison ist die SPB, wie alle anderen kapitalintensiven und wetterabhängigen Tourismusangebote, mit finanziellen Herausforderungen konfrontiert. Um die längerfristige Zukunft der SPB zu sichern, ist die BOB auf externe Unterstützung angewiesen. Die Einnahmen aus dem Bahnbetrieb erlauben zwar einen kostendeckenden Betrieb, reichen aber nicht aus, um die notwendigen Erneuerungsarbeiten an den Gleisanlagen und die Investitionen für die Sanierung der Werkstätte zu tätigen.

Die BOB beantragt für die Oberbauerneuerung der SPB und die Sanierung der Werkstätte Wilderswil einen ausserordentlichen Beitrag des Kantons Bern. Der Kanton Bern hält rund 34 % der Aktien der BOB und ist gemeinsam mit dem Bund Hauptaktionär. Das Beitragsgesuch der BOB richtet sich indes nicht an den Kanton als Eigentümer, sondern an ihn in seiner Funktion als Standort- und Tourismuskanton.

Der Bahnbetrieb ist für die Region von wesentlicher touristischer Bedeutung, womit die Voraussetzungen für staatliche Leistungen im Sinne von Artikel 9 ÖVG gegeben sind. Gesetzlich sind in Artikel 9 ÖVG nur ausnahmsweise Beiträge vorgesehen. Dies bedeutet, dass keine regelmässigen Betriebsbeiträge geleistet werden, sondern nur Investitionsbeiträge. Zusätzlich zum Beitrag gemäss Artikel 9 ÖVG können die kantonale Denkmalpflege (KDP) resp. der Lotteriefonds (LF) Beiträge leisten. Der Kanton hat schon mehrmals Beiträge an die SPB ausgerichtet. Der letzte Beitrag des Kantons Bern in Höhe von brutto CHF 810 000 (CHF 510 000 gemäss ÖVG und CHF 300 000 gemäss Lotteriegesetzgebung) wurde im Jahr 2011 für die Sanierung des Roteneggtunnels gewährt.

Die nun anstehende Oberbauerneuerung der SPB und die Sanierung der Werkstätte Wilderswil sollen mit einem öffentlichen Beitrag von CHF 13 800 000 (wovon CHF 12 957 500 als Anteil touristischer Verkehr gemäss Artikel 9 ÖVG und CHF 842 500 als Anteil Denkmalpflege) unterstützt werden. Gemäss Artikel 12 ÖVG und Artikel 29 FILAG beteiligen sich die bernischen Gemeinden am Anteil gemäss Artikel 9 ÖVG mit einem Drittel (CHF 4 319 200).

Der zu bewilligende Kredit beläuft sich somit auf insgesamt CHF 9 480 800.

Der Grosse Rat hat den Kreditantrag für einen Kantonsbeitrag an die Sanierung der SPB am 9. März 2021 mit der Auflage an den Regierungsrat zurückgewiesen, mit den anderen Eigentümern der Schynige Platte-Bahn (SPB) resp. der Berner Oberland-Bahnen AG eine angemessene Beteiligung an der Oberbauerneuerung der SPB und der Sanierung der Werkstätte Wilderswil auszuhandeln. Eine Beteiligung des Kantons an den Kosten wurde indes nicht bestritten.

Der Beschlussantrag wurde an die in der Zwischenzeit zugesagte Beteiligung der Firstbahn AG angepasst und ist mit neu berechneter Kredithöhe erneut durch den Regierungsrat zu Händen des Grossen Rates zu verabschieden. Der RRB 1248/2020 vom 11. November 2020 wird ersetzt.

Der Kreditbeschluss unterliegt der fakultativen Volksabstimmung.

2. Rechtsgrundlagen

- Gesetz vom 16. September 1993 über den öffentlichen Verkehr (ÖVG; BSG 762.4), Art. 9, Art. 12 und Art. 14
- Lotteriegesezt vom 4. Mai 1993 (LotG; BSG 935.52) Art. 34, Art. 37, Art. 38 Abs. 1–2, Art. 44 Abs. 1–2, Art. 46 Abs. 2 Bst. b und Art. 48 Abs. 1
- Lotterieverordnung vom 20. Oktober 2004 (LV; BSG 935.520) Art. 31 Abs. 2–3, Art. 35 Abs. 1 und Abs. 5–6, Art. 36 und Art. 37 Abs. 1
- Gesetz vom 8. September 1999 über die Denkmalpflege (DPG; BSG 426.41) Art. 2, Art. 27, Art. 29 Abs. 1 Bst. a, Art. 30 und Art. 31
- Verordnung vom 25. Oktober 2000 über die Denkmalpflege (DPV; BSG 426.411) Art. 26–31
- Staatsbeitragsgesetz vom 16. September 1992 (StBG; BSG 641.1) Art. 3, Art. 7, Art. 20 ff. und Art. 25
- Gesetz vom 26. März 2002 über die Steuerung von Finanzen und Leistungen (FLG; BSG 620.0) Art. 42 ff.
- Verordnung vom 3. Dezember 2003 über die Steuerung von Finanzen und Leistungen (FLV; BSG 621.1), Art. 136 ff.
- Gesetz vom 27. November 2000 über den Finanz- und Lastenausgleich (FILAG; BSG 631.1), Art. 29

3. Beschreibung des Geschäfts

3.1 Ausgangslage

3.1.1 Berner Oberland-Bahnen AG (BOB)

Die BOB führt zwei Geschäftsbereiche, einerseits den abgeltungsberechtigten regionalen Personenverkehr (ÖV-Linien Interlaken Ost – Grindelwald und Interlaken Ost – Lauterbrunnen) und andererseits das touristische Angebot der SPB. Die SPB ist eine historische, touristische Ausflugsbahn. Sie führt von Wilderswil (584 m.ü.M.) auf einer 7.26 km langen Zahnradstrecke mit einer Spurweite von 800 mm hinauf auf die Schynige Platte (1 967 m.ü.M.). Die SPB wurde 1893 als Dampfbahn eröffnet, 1914 elektrifiziert und feierte 2018 ihr 125-jähriges Bestehen. Die SPB wurde als eigenständige Aktiengesellschaft gegründet. Bereits nach zwei Betriebsjahren wurde die SPB per 1. Januar 1895 von der BOB übernommen und ist seither in deren Besitz.

Die SPB ist nicht abgeltungsberechtigt, sie muss ihre Leistungen kostendeckend erbringen. Der BOB ist es gesetzlich untersagt, die SPB aus dem abgeltungsberechtigten Verkehr zu subventionieren. Eine kürzlich erfolgte, diesbezügliche Staatsbeitragsprüfung der kantonalen Finanzkontrolle hat ergeben, dass keine Quersubventionierungen von der BOB zur SPB getätigt wurden. Die BOB wird auch künftig die SPB nicht querfinanzieren.

Der Kanton hält rund 34 % der Aktien der BOB, der Bund rund 36 %. Aus historischen Gründen ist auch die Jungfraubahn Holding AG mit 8 % an der BOB beteiligt. Sie bewirtschaftet ihre Beteiligung jedoch nicht aktiv und erzielt daraus keinen Ertrag. Die abgeltungsberechtigte BOB schüttet keine Dividenden aus. Die von der BOB erwirtschafteten Mittel wurden bisher immer innerhalb der Unternehmung reinvestiert. Auch zukünftig sind keine Dividendenausschüttungen vorgesehen.

Das Management der BOB und der SPB wird von der Jungfraubahnen Management AG geführt, die ebenfalls die Geschäftsführung der Jungfraubahn Holding AG innehat. Die BOB ist rechtlich selbständig und kein Teil der Jungfraubahn Holding AG.

3.1.2 Strategie Schynige Platte Bahn

Die SPB überwindet topografisch anspruchsvolles Gelände. Das Trassees der Bahn umfasst verschiedene Kunstbauten; insbesondere zwei Eisenbrücken, zahlreiche kleinere Steinviadukte/Durchlässe und vier Tunnels. Der längste Tunnel, der 168 m lange Roteneggtunnel wurde 2011 saniert. Der Kanton beteiligte sich damals mit einem Beitrag von CHF 810 000 (CHF 510 000 gemäss ÖVG und CHF 300 000 gemäss Lotteriegesetzgebung). Der zweitlängste Tunnel, der 156 m lange Grätlitunnel, durchquert eine geologisch anspruchsvolle Stelle.

Das ganze Rollmaterial ist als historisch einzustufen, so die Dampflokomotive Nr. 5 aus dem Jahr 1894, die elektrischen Lokomotiven aus den Jahren 1910 - 1914 sowie die Vorstellwagen aus den Jahren 1893 - 1929. Sämtliches Rollmaterial wird in der Werkstätte der SPB in Wilderswil durch bahneigenes Personal unterhalten und gewartet. Trotz des Alters kann das Rollmaterial mit einem laufenden Unterhalt und punktuellen Erneuerungsinvestitionen weitere 25 Jahre betrieben werden. Die SPB wird als reine Sommersaisonbahn von Ende Mai/Anfangs Juni bis Mitte/Ende Oktober betrieben. Aufgrund der topografischen und geologischen Verhältnisse ist eine Ausdehnung der Saison nicht möglich. Um den längerfristigen Weiterbetrieb der SPB zu sichern, sind erhebliche Investitionen in die Infrastruktur (Bahntrasse und Werkstätte) zu tätigen. Die dafür notwendigen Mittel kann die SPB nur sehr beschränkt selber erwirtschaften. Mit den selbst erarbeiteten Mittel von jährlich rund CHF 0.5 Mio. können lediglich die notwendigen Erneuerungsinvestitionen in den Bereichen Rollmaterial, Gebäude und Fahrleitung bestritten werden.

Der rund fünfmonatige, wetterabhängige Saisonbetrieb der SPB und die hohen Kosten des Unterhalts der weit über 100-jährigen Anlagen und Fahrzeuge führen dazu, dass eine kostendeckende Geschäftsführung eine grosse Herausforderung darstellt. Zudem sind für die Aufrechterhaltung des Betriebs regelmässige Investitionen in eine am Ende der Lebensdauer befindliche Gleisanlage zu machen. Unter diesem Eindruck hat sich der Verwaltungsrat der BOB mit der Zukunft der SPB auseinandergesetzt. Dabei wurden auch grundlegende Alternativen (Seilbahn, neues Rollmaterial) geprüft. Schliesslich hat der Verwaltungsrat 2020 die Strategie aus dem Jahre 2014 unter Würdigung der Marktchancen, namentlich der strategischen Erfolgspositionen, im Grundsatz bestätigt: Die SPB sei als nostalgische Zahnradbahn weiter zu betreiben. Der Planungshorizont wurde dabei auf die nächsten 25 Jahre ausgedehnt.

Der Verwaltungsrat hat bei der Festlegung der Strategie entschieden, das Geschäftsmodell auf die eindeutigen Erfolgspositionen der Bahn zu fokussieren mit der Vision, dass die Schynige Platte zum Sinnbild Nummer 1 der Bahnromantik und Nostalgie in der freien Natur wird. Diese Strategie basiert auf den Erwartungen, dass die Frequenzen zumindest auf dem Niveau der vorangegangenen Jahre gehalten werden können. Primär für die traditionsbewussten Schweizer Gäste konzipiert, stellt es eine wichtige Ergänzung zum international geprägten Tourismus der Jungfrau Region dar.

Die Gleisanlage, teilweise noch aus der Entstehungszeit, unter Einschluss ihrer Führung in der Landschaft und den dazu notwendigen Infrastrukturelementen und -bauten, ist ein unabdingbarer Bestandteil der historischen Bahn. Da die Dampflokomotive zum Geschäftsmodell passt (Nostalgiebahn), sollte diese auch in Zukunft als Zeichen für das Bekenntnis zum historischen Erbe weiter betriebstüchtig gehalten und für Extrafahrten eingesetzt werden. Ergänzend soll ein breit abgestützter Marketing-Mix die erfolgreiche Positionierung der SPB weiter stärken. Dazu wird das Gipfelerlebnis mit folgenden Attraktionen abgerundet: Das traditionelle Berghotel wurde im Jahre 2011 renoviert. Ein kurzer Rundweg ist als Naturkino gestaltet. Die Szenerie wird mit Alphornbläsern bespielt. Auf die Saison 2019 wurde der Alpenspielplatz erneuert, der neue Swiss Flower & Panorama Trail eröffnet und ein neuer Photopoint eingeweiht. Im Berghotel wurden die Zimmer mit einem Sternenhimmel bemalt. Mit einem grossen Edelweiss-, Enzian- und Alpenrosenfeld sowie der Erneuerung der Kinderrutschbahn wurde die Attraktivität im Jahr 2020 weiter gesteigert. Der botanische Alpengarten geniesst ein hohes wissenschaftliches Ansehen und ist für Besucher der Schynigen Platte frei zugänglich. Weiter soll in der neuen Schaukäserei den Gästen die Käseherstellung nähergebracht werden.

3.2 Rückweisung Kreditantrag Frühjahrsession 2021

Der Grosse Rat hat den Kreditantrag für den Kantonsbeitrag an die Sanierung der SPB am 9. März 2021 an den Regierungsrat zurückgewiesen, mit der Auflage, dass der Regierungsrat mit anderen Eigentümern der Schynige Platte-Bahn (SPB) resp. der Berner Oberland-Bahnen AG eine angemessene Beteiligung an der Oberbauerneuerung der SPB und der Sanierung der Werkstätte Wilderswil aushandelt. Die Mehrheit des Grossen Rates hielt insbesondere einen Beitrag der Mitbesitzerin Jungfraubahn Holding AG für angezeigt, weil sie in den vergangenen Jahren grosse Gewinne erzielt habe.

Die BVD hat nach erfolgter Rückweisung folgende grösseren Aktionäre um einen Mitfinanzierungsbeitrag angefragt:

Bund

Der Bund, mit rund 36 % der grösste Aktionär der BOB AG, verfügt auf Besteller- wie auch auf Eigenseite über keine rechtliche Grundlage für eine Beteiligung. Der Bund konzentriert sich auf die Infrastruktur der Grunderschliessung und nicht auf den touristischen Verkehr und hat die Anfrage abgelehnt. Entsprechend stehen keine Bundesgelder zur Verfügung.

Rolly Fly SA Holding

Die Rolly Fly SA Holding hält als private Aktiengesellschaft rund 13 % der Aktien. Sie lehnt die Anfrage ebenfalls ab. Die Investitionen seien durch erwirtschaftete Eigenmittel oder allenfalls durch die öffentliche Hand im Rahmen Standort- resp. Tourismusförderung zu decken.

Jungfraubahn Holding AG

Die Jungfraubahn Holding AG ist aus historischen Gründen mit rund 8 % an der BOB beteiligt. Sie hat einen Mitfinanzierungsbeitrag aus Eigentümersicht geprüft. Als marktwirtschaftlich geführtes unabhängiges Unternehmen verfügt sie per se über wenig Spielraum für eine À-Fonds-perdu-Investition. Die Jungfraubahn Holding AG ist als international ausgerichteter Tourismusbetrieb überdurchschnittlich von der Coronakrise betroffen und schrieb 2020 einen Verlust von über CHF 9 Mio.

Da die Jungfraubahn Holding AG selbst touristische Bahnen betreibt, die in einem Konkurrenzverhältnis zur SPB stehen, hat sie zudem wenig Interesse an einer Unterstützung der SPB. Synergien bestehen indes zur die Firstbahn AG, die zu 100 % im Besitz der Jungfraubahn Holding AG ist. Die Firstbahn ist mit der SPB über das Wandererlebnis Schynige Platte – First verbunden. So hat die Jungfraubahn Holding AG im Namen der Firstbahn einen Beitrag von CHF 100 000 an die Sanierung der SPB zugesagt.

4. Investitionsbedarf Infrastruktur

4.1 Oberbauerneuerung SPB

Damit der längerfristige Weiterbetrieb der Zahnradbahn sichergestellt werden kann, ist eine Totalerneuerung der Bergbahnstrecke in den nächsten Jahren zwingend notwendig. Der Bedarf wurde mit einer Netzzustandserhebung und -bewertung durch die Wild Ingenieure AG abgeklärt. Das erstellte Oberbauerhaltungskonzept ist vergleichbar mit einem Netzzustandsbericht, wie er seit einigen Jahren für die abgeltungsberechtigten Eisenbahninfrastrukturen erstellt wird.

Der Investitionsbedarf für die Totalerneuerung wird in diesem Bericht auf CHF 16.8 Mio. veranschlagt. Dieser Bedarf wird auf die Zeitachse verteilt und mit dem normalen Unterhalt koordiniert bzw. teilweise durch diesen abgedeckt. Nach einer Priorisierung des Ingenieurbüros in Zusammenarbeit mit den BOB-Fachstellen fallen die folgenden dringenden Vorhaben im Umfang CHF 10.2 Mio. an, die bis ins Jahr 2025 realisiert werden müssen, um den Weiterbestand der SPB zu sichern:

- Sanierung des Gleisbetts (Unterbau und Schotter)
- Weichenunterhalt
- Teilersatz defekter Zahnstangen, Gleise und Schwellen
- Regenerierung und Schweissung von Zahnstangen (abgenutzten Zähnen)



Abbildung 1: Defekte Zahnstangen



Abbildung 2: Flachstellen auf Schiene

Um die Bahn sicher und zuverlässig zu betreiben, müssen diese prioritären Sanierungs- und Unterhaltsarbeiten zwingend bis Ende 2025 getätigt werden.

4.2 Werkstätte

Nebst der Infrastruktur hat auch die Werkstätte der SPB einen grösseren Erneuerungsbedarf. Die Werkstattinfrastruktur ist veraltet und erschwert ein effizientes Arbeiten. Häufig sind Improvisationen notwendig, um die anfallenden Arbeiten durchführen zu können. Mechanische Arbeiten müssen teilweise ganzjährig im Freien vorgenommen werden. Auch bezüglich Arbeitssicherheit und Hygiene sind Verbesserungen dringend notwendig. Dank der überdurchschnittlichen Motivation im Team können die schwierigen Arbeitsbedingungen aktuell aufgefangen werden. Eine Verbesserung der Arbeitsbedingungen für die aktuellen und zukünftigen Fachkräfte ist eine wichtige Voraussetzung für einen effizienten Betrieb der SPB.

Die nostalgischen Lokomotiven der SPB sind bezüglich Technik äusserst robust. Allerdings erfordern der Unterhalt, namentlich die Pflege der Gleitlager, und die Herstellung von Ersatzteilen spezielle Fachkenntnisse und ein handwerkliches Geschick, das heute im normalen Ausbildungs- und Arbeitsprozess nicht mehr vermittelt wird. Damit das Know-how erhalten bleibt, muss das Personal für diese Arbeiten eigens geschult werden.

Mit der Sanierung der Werkstätte der SPB soll diese arbeits- und sicherheitstechnisch, ergonomisch und energietechnisch auf einen aktuellen Stand gebracht werden. Folgende Arbeiten sind geplant:

- Zusätzlicher Arbeitsraum für Werkstätte und Bahndienst
- Erneuerung des Pausen- und Aufenthaltsbereichs (geschlechtergetrennte Garderoben und Sanitärinstallationen)
- Absenkung der Arbeitsgrube auf Stehhöhe und Ersatz der Grubenbeleuchtung
- Arbeitsgrube mit Lagerfläche (Nische) unterirdisch erweitern und mit Gitterrostboden ausstatten (Öl / Fettablagerungen am Boden)
- Verbesserung der bestehenden, aufklappbaren Dacharbeitsbühne
- Demontage der Fahrleitungen im Gebäude (Arbeitssicherheit bei Kran- und Dacharbeiten)
- Einbau eines Scherenhubtischs für Drehgestellrevisionen

- Neue Krananlage für Werkstätte und Schlosserei Bahndienst
- Ersatz der Werkstattbeleuchtung
- Neue Abluftanlage in der Werkstatt und der Schlosserei des Bahndiensts
- Gedeckte, wettergeschützte Lager- und Warenumschlagsflächen für Werkstätte, Bahndienst und das Restaurant Schynige Platte
- Beschaffung eines Schiebefahrzeugs
- Thermische Sanierung der Fassaden und Dachflächen (Schräg- und Flachdach)

Die Investitionskosten betragen gemäss Schätzung auf Stufe Vorprojekt CHF 3.8 Mio. Der Umbau der Werkstätte Wilderswil kann konzentriert in einem Jahr, voraussichtlich 2022, erfolgen.

4.3 Investitionshilfegesuch BOB für die Sanierung SPB

Grundlage des Investitionshilfegesuches der BOB bildet der Bericht zur Zukunft der SPB vom 25. November 2019. Es zeichnete sich ab, dass die BOB zur Bewältigung des Investitionsbedarfs der SPB auf externe Unterstützung angewiesen sein wird. Die erwirtschafteten Mittel der SPB reichen nicht aus, um die Folgekosten der dringend notwendigen Sanierungsarbeiten tragen zu können. Eine Quersubventionierung aus den abgeltungsberechtigten Sparten der BOB ist rechtlich nicht zulässig. Die BOB wird zwar durch die gleiche Geschäftsführung wie der Jungfraubahn-Konzern geführt, ist aber rechtlich eine eigenständige Aktiengesellschaft und muss entsprechend eine nachhaltige Finanzierungslösung aus Sicht BOB AG sicherstellen.

Mit dem Sanierungspaket möchte die BOB den Handlungsspielraum zurückerlangen und den längerfristigen Betrieb der SPB sicherstellen. Hierfür benötigt sie eine Hilfe vom Standortkanton in der Höhe von CHF 13.8 Mio.

Von Seiten Kanton sind Beiträge durch folgende Fachstellen möglich:

- Das Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination (AÖV) kann sich gestützt auf Artikel 9 ÖVG an Infrastrukturinvestitionen beteiligen.
- Die Kantonale Denkmalpflege (KDP) kann werterhaltende Investitionen in die kulturhistorisch bedeutsame Infrastruktur mitfinanzieren.
- Der Lotteriefonds (LF) kann Beiträge an historisches Rollmaterial leisten, wenn die KDP einen denkmalpflegerischen Mehrwert erkennt. Da von der KDP kein Rollmaterial mitfinanziert wird, entfällt diese Finanzierungsvariante.
- Die Wirtschafts-, Energie- und Umweltdirektion (WEU) kann zinslose, rückzahlbare Darlehen mit einer Laufzeit von 25 Jahren über maximal 25 % der Gesamtinvestition gewähren.

Da die Folgekosten aus den notwendigen Investitionen die Eigenwirtschaftlichkeit gefährden, sollte der Kantonsbeitrag À-fonds-perdu gewährt werden. Auf diese Weise können die Anlagekosten direkt mit dem À-fonds-perdu-Beitrag verrechnet werden. Dies führt dazu, dass keine Abschreibungsfolgekosten anfallen und so die Erfolgsrechnung der SPB entlastet wird. Der Beitrag der WEU hat im Gegensatz dazu aufgrund der Rückzahlungspflicht und der entsprechenden Aktivierungspflicht Nachteile für die SPB. Mit einem À-fonds-perdu-Investitionsbeitrag kann ein selbsttragender Regelbetrieb längerfristig sichergestellt werden.

Bei der SPB zeichnete sich seit längerem ab, dass nach 125 Jahren Betrieb die Infrastruktur umfassend saniert werden muss. Mit dem Beitrag kann der Betrieb für die nächsten 25 Jahre sichergestellt werden, so dass in den kommenden Jahren keine weiteren Investitionsbeiträge an die SPB geplant sind. Davon ausgenommen sind Beiträge für unvorhersehbare Sanierungen aufgrund von ausserordentlichen Veränderungen und Vorkommnissen aufgrund von Naturschäden oder anderen Ereignissen.

5. Finanzen SPB

5.1 Ergebnisse 2016–2020

Die SPB konnte ihre Frequenzen in den letzten Jahren steigern. Dabei profitierte sie 2016 von der schweizweiten Aktion der Grossbank UBS, bei welcher die Kundinnen und Kunden für CHF 10 ein Ausflugsziel – darunter auch die Schynige Platte – besuchen konnten. 2018 begünstigten, wie bei anderen Bergbahnen auch, die ausserordentlich guten Witterungsbedingungen während der ganzen Herbstsaison den Geschäftsgang. Die Jahresrechnungen der SPB zeigen in den Jahren 2016–2020 folgende Ergebnisse:

in CHF	IST 2016	IST 2017	IST 2018	IST 2019	IST 2020
Verkehrsertrag	3 550 116	3 383 666	4 083 623	3 911 795	2 765 945
Übriger Ertrag	957 405	878 827	907 032	937 153	675 382
Betriebsertrag	4 507 521	4 262 493	4 990 655	4 848 948	3 441 327
Betriebsaufwand	-3 670 080	-3 680 031	-3 837 206	-4 068 403	-3 230 435
EBITDA	837 440	582 462	1 153 449	780 545	210 892
Abschreibungen	-678 758	-556 167	-1 043 919	-666 574	-258 354
EBIT	158 682	26 295	109 531	113 971	-47 462
Zins, Steuern	-44 651	-1 485	-19 127	-21 434	3 440
Jahresergebnis	114 031	24 810	90 404	92 537	-44 022

2019 führten grosse Schneemengen zu einem verspäteten Saisonstart, so dass die SPB insgesamt 7 % weniger Gäste als 2018 beförderte. 2020 traf die Coronakrise den Tourismus besonders hart. Der Lockdown und die Unsicherheit führten zu grossen Verlusten bei allen touristischen Anbietern. Die SPB hat ihren Betrieb im 2020 wegen der komplett eingebrochenen Nachfrage erst am 1. Juli aufgenommen. In der Sommerferienzeit verzeichnete sie dank der Schweizer Gäste den Umständen entsprechend gute Frequenzen. Dank Sparbemühungen und bewilligter Kurzarbeit konnte der Schaden mit einem Verlust von CHF 44 022 in Grenzen gehalten werden.

Für die SPB ist es eine Herausforderung, positive Ergebnisse zu erzielen. Selbst in den für die Jungfrau-Region sehr erfolgreichen Tourismusjahren resultierten für die SPB keine Ergebnisse, die das Äufnen von Reserven für grössere Investitionen erlaubt hätten. Damit der Betrieb auch längerfristig sichergestellt werden kann, soll der Kantonsbeitrag À-fonds-perdu gewährt werden. So fallen für die BOB weder Abschreibungs- noch Finanzierungskosten an.

5.2 Planerfolgsrechnungen 2021–2024

Die Planrechnungen für die Jahre 2021–2024 der SPB zeigen die weiterhin knappe Ertragslage auf:

in CHF	Plan 2021	Plan 2022	Plan 2023	Plan 2024
Verkehrsertrag	3 200 000	3 689 000	3 763 000	3 782 000
Übriger Ertrag	850 000	948 000	951 000	954 000
Betriebsertrag	4 050 000	4 637 000	4 714 000	4 736 000
Betriebsaufwand	-3 700 000	-4 065 000	-4 129 000	-4 196 000

EBITDA	350 000	572 000	585 000	540 000
Abschreibungen	-333 000	-361 000	-398 000	-437 000
EBIT	17 000	211 000	187 000	103 000
Zins, Steuern	-30 000	-17 000	-17 000	-17 000
Jahresergebnis	-13 000	194 000	170 000	86 000

Mit Verkehrserträgen auf dem Niveau der letzten Jahre vor der Coronakrise und der Verpachtung des Berghotels erzielt die SPB leicht positive Ergebnisse. Für Investitionen werden Cashflows von jährlich CHF 0.3 Mio. bis CHF 0.5 Mio. erwartet. Aufgrund der geplanten Ergebnisse beträgt der Spielraum für eigene Investitionen jährlich rund CHF 0.5 Mio. Damit kann, wie in den Vorjahren, nur der minimale Investitionsbedarf abgedeckt werden. Geplant sind Massnahmen in den Bereichen Gebäude, Fahrleitung, Rollmaterial und Gipfelattraktionen. Zudem kann das bestehende Rollmaterial fahrtüchtig gehalten werden. Weitergehende, zwingend notwendige Massnahmen wie die Oberbauerneuerung oder die Sanierung der Werkstätte können mit diesen Mitteln nicht finanziert werden, respektive die aus grösseren Investitionen anfallenden Folgekosten würden die Eigenwirtschaftlichkeit in Frage stellen.

5.2.1 Investitionsplan 2022–2026

Folgende Investitionen sind in den Jahren 2022–2026 geplant:

In CHF	2022	2023	2024	2025	2026
Rollmaterial/Betrieb	112 000	60 000	60 000	60 000	60 000
Gebäude/Publikumsanlagen	35 000	80 000	-	-	50 000
Kunst-/Schutzbauten	200 000	-	200 000	-	200 000
Attraktionen	250 000	295 000	250 000	300 000	250 000
Finanzierung durch BOB	597 000	435 000	510 000	360 000	560 000
Oberbauerneuerung	2 200 000	2 000 000	2 000 000	2 000 000	2 000 000
Werkstätte Wilderswil	1 900 000	1 900 000	-	-	-
Finanzierung durch Dritte	4 100 000	3 900 000	2 000 000	2 000 000	2 000 000
Investitionen Total	4 697 000	4 335 000	2 510 000	2 360 000	2 560 000

Aus der vorstehenden Tabelle wird ersichtlich, dass die geplanten Investitionen für Rollmaterial, Gebäude, Publikumsanlagen, Kunst- und Schutzbauten sowie Attraktionen auf dem Gipfel selber erarbeitet werden können. Für die erforderlichen Mittel von CHF 14 Mio. für die Oberbauerneuerung und die Werkstätte Wilderswil ist eine Finanzierung durch Dritte notwendig.

5.2.2 Finanzierungsplan

Die BOB hat bei der Einwohnergemeinde Wilderswil ein Gesuch für einen À-fonds-perdu-Beitrag von CHF 100 000 gestellt. Dieses Gesuch wurde am 5. August 2020 gutgeheissen.

Für die restliche Finanzierungslücke von CHF 13.8 Mio. stellt die BOB ein Finanzierungsgesuch beim Standortkanton Bern. Die finanzielle Unterstützung des Kantons Bern wird in den Jahren 2022 bis 2026 gestaffelt geleistet.

Der Finanzbedarf (Einwohnergemeinde Wilderswil, Firstbahn AG und Kanton Bern) ergibt sich wie folgt:

in CHF	2022	2023	2024	2025	2026
Oberbauerneuerung	2 200 000	2 000 000	2 000 000	2 000 000	2 000 000
Werkstätte	1 900 000	1 900 000	-	-	-
Total	4 100 000	3 900 000	2 000 000	2 000 000	2 000 000

5.2.3 Geschäftsmodell

Die Schynige Platte wird unter dem Label "Top of Swiss Tradition" vermarktet. Der Fokus liegt hierbei bei der Swissness, Nostalgie, Tradition, romantischen Aussicht und der majestätischen Bergwelt. Zudem ist sie ein Teil der klassischen Wanderoute Grosse Scheidegg – First – Schynige Platte. Erträge erzielt sie primär aus dem Verkauf von Bahntickets (Verkehrsertrag) und Vermietung (Berghotel). Ihre Märkte sind vor allem die Schweiz und die europäischen Herkunftsländer der traditionellen Berner Oberländer Feriengäste (D, GB, BENELUX). Eine Positionierung im Gruppenreisemarkt ist nur in bescheidenem Rahmen für Japan möglich, weil die Bahn nur fünf Monate in Betrieb ist. Dies ist zu kurz für eine Aufnahme in die Kataloge der Touroperator.

Zusammen mit dem Mieter des Berghotels, den Berner Wanderwegen und dem Alpengarten steigert die SPB in Online-Kampagnen und mit einem regelmässigen, starken Grundauftritt (zum Beispiel im Anzeiger Jungfrau und auf APG-Plakaten) die Bekanntheit der Schynigen Platte. Markenbotschafter sind die Sängerin Francine Jordi und ergänzend der Musiker Marc Trauffer. Die Schynige Platte ist einer der unter der Kennzeichnung Jungfrauabahn vermarkteten Erlebnisberge.

Natur- und wetterbedingt ist die SPB nur im Sommer in Betrieb, weil der obere Teil der Strecke (oberhalb Breitlauenen) in verschiedenen Lawinenzügen liegt. Die Lawinengefahr erlaubt nur zwischen Ende Mai / Anfang Juni bis Mitte / Ende Oktober – also nur während rund fünf Monaten – den Betrieb mit laufenden wetterbedingten Änderungen. Es sind somit weniger als 150 Betriebstage möglich. Mit dem historischen Rollmaterial sind die Beförderungskapazitäten beschränkt und der Betrieb ist personalintensiver als bei anderen Zahnradbahnen. Die Durchschnittsfrequenz der letzten 8 Jahre lag bei rund 110 000 Fahrgästen (Ankunft Berg). Mit den erwähnten Marketingmassnahmen soll die Durchschnittsfrequenz im langjährigen Schnitt auf 120 000 Fahrgäste gesteigert werden.

5.3 Folgen eines Verzichts

Ohne Unterstützung durch den Kanton Bern kann die BOB die dringend notwendigen Investitionen für einen sicheren Weiterbetrieb der SPB nicht aufbringen, weil aus dem Betrieb nur die Mittel für den normalen Unterhalt von Bahn und Infrastruktur sowie kleinere Ersatzinvestitionen erwirtschaftet werden können. Mittelfristig droht die Einstellung des Betriebs, wenn die Erneuerungsinvestitionen nicht rechtzeitig angegangen werden. Die Region würde eine bedeutende Zeitzeugin des Bergbahnbooms Ende des 19. Jahrhunderts verlieren. Die Nostalgiebahn der SPB ist gerade in Zeiten der grossen Erneuerungen und Modernisierungen der umliegenden Ausflugsbahnen ein nachhaltiges, touristisches Alleinstellungsmerkmal für die ganze Jungfrau-Region. Die Einstellung der SPB wäre für die Region und für Wilderswil ein herber Verlust. Ein Kulturobjekt von nationaler Bedeutung würde mit ihr verschwinden.

6. Auswirkungen auf Finanzen, Organisation, Personal, IT und Raum

6.1 Auswirkungen Finanzen

Der Kanton finanziert die Oberbauerneuerung und die Sanierung der Werkstätte Wilderswil der SPB über die zwei Kanäle ÖVG und KDP (mit Lotteriefondsgeldern) mit.

6.1.1 Beitrag gemäss ÖVG

Die SPB ist eine rein touristische Eisenbahn. Die gesetzlichen Grundlagen sehen keine wiederkehrende Subventionierung in Form jährlicher Betriebsbeiträge an den touristischen Verkehr vor. Gestützt auf Artikel 9 ÖVG kann der Kanton jedoch ausnahmsweise Beiträge an Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmungen des touristischen Verkehrs gewähren, sofern diese für eine Region von wesentlicher Bedeutung sind. Die Oberbauerneuerung und die Sanierung der Werkstätte Wilderswil sollen mit einem À-fonds-perdu-Beitrag von CHF 12 957 500 gemäss Artikel 9 ÖVG unterstützt werden. Nach Abzug des Gemeindedrittels von CHF 4 319 200 gehen CHF 8 638 300 netto zulasten des Kantons.

6.1.2 Beiträge der kantonalen Denkmalpflege aus dem Lotteriefonds

Für Bau- und technische Denkmäler kann an die Kosten für werterhaltende Massnahmen ein Beitrag über die kantonale Denkmalpflege gesprochen werden. Die KDP stuft die Schynige Platte-Bahn in deren Gesamtheit als Kulturobjekt von nationaler Bedeutung ein. Die Aufnahme der Gesamtanlage in das Schweizerische Inventar der Kulturgüter von nationaler Bedeutung ist im Rahmen der laufenden Revision per 2021 vorgesehen. Die SPB ist mit Trasse, Kunstbauten, begleitenden Hochbauten sowie Lok- und Wagenpark umfassend erhalten. Damit stellt sie eine der ältesten noch weitgehend im ursprünglichen Zustand bestehenden Bahnanlagen aus der Hochblüte des schweizerischen Tourismus um 1900 dar. Die Gleisanlage mit ihrer anschmiegenden Führung in der Landschaft und den dazu notwendigen Infrastrukturelementen bildet einen unabdingbaren Bestandteil der historischen Bahn. Unter- und Oberbauten des Gleistrassees sind, zusammen mit etlichen Hochbauten des Bahnbetriebes, in den Bauinventaren der Gemeinden Wilderswil, Gsteigwil und Gündlischwand als schützenswerte Baudenkmäler beziehungsweise Ensembles aufgeführt. Eine gesamthafte Unterschutzstellung der Bahn wird geprüft. Demzufolge kann die KDP einen Beitrag von 25 % an die beitragsberechtigten Kosten der Oberbauerneuerung leisten; dies entspricht CHF 842 500. Der Beitrag fällt unter Art. 46 Abs. 2 Bst. b LotG und wird mit Lotteriefondsgeldern finanziert. Die Sanierung der Werkstätte in Wilderswil kann dagegen nicht aus dem Zuwendungsbereich Denkmalpflege unterstützt werden, da es sich bei diesem Gebäude angesichts zahlreicher in der Vergangenheit erfolgter Umbauten nicht um ein Baudenkmal handelt.

6.1.3 Folgekosten

Der Investitionsbeitrag wird À-fonds-perdu geleistet. Es entstehen für den Kanton Bern keine Folgekosten. Die Leistung von Unterhaltsbeiträgen wird ausdrücklich ausgeschlossen.

Projektänderungen und dadurch bedingte Mehrkosten sowie teuerungsbedingte Mehrkosten sind ausgeschlossen, respektive müssen durch die BOB getragen werden. Massgebend ist die Projektbeschreibung gemäss Investitionsvereinbarung.

6.2 Auswirkungen Personal, Organisation, IT und Raum

Die Beiträge haben keine Auswirkungen auf Personal, Organisation, die IT und den Raum für den Kanton Bern.

7. Auswirkungen auf die Gemeinden

Gemäss Art. 12 ÖVG sind Beiträge an touristische Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmen von den Gemeinden anteilig mitzufinanzieren. Die über Art. 9 ÖVG geleisteten Beiträge fliessen in die ÖV-Gesamtkosten ein. Gemäss Art. 29 FILAG beteiligen sich die bernischen Gemeinden mit einem Drittel (CHF 4 319 200). Die Gemeinde Wilderswil und die umliegende Region profitieren in wirtschaftlicher Hinsicht vom Erhalt und der Weiterentwicklung der SPB, weil damit ein wertschöpfender Betrieb in der Region erhalten bleibt und weitere Betriebe (Gastronomie etc.) davon Gewinn schöpfen können.

8. Auswirkungen auf Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft

8.1 Wirtschaft

Die SPB ist einzigartig und hat eine grosse volkswirtschaftliche Bedeutung für die Region und das Berner Oberland. Sie ist eine besondere touristische Attraktion, die Besucher aus der Schweiz und dem Ausland anzieht. Das Unternehmen generiert durch seine Dienstleistungen und Angebote direkte Umsätze, schafft eine indirekte Wertschöpfung und hat eine wichtige Beschäftigungswirkung in der Region. Ein Verzicht auf eine nachhaltige Weiterentwicklung der SPB oder gar eine Einstellung würden die Region wirtschaftlich wesentlich beeinträchtigen.

8.2 Umwelt

Die Werkstätte Wilderswil wird thermisch saniert und so erneuert, so dass sie in Bezug auf Wärmedämmung und Werkstoffsammlung dem heutigen Stand der Technik entspricht.

8.3 Gesellschaft

Die Schynige Platte ist ein beliebtes Ausflugsziel für Schweizer Tagestouristen, die das Hauptsegment der Besuchenden ausmachen. Die SPB bietet zudem ein attraktives Freizeitangebot und trägt damit zur Identität der Region bei.

9. Antrag

Aus den dargelegten Gründen beantragen wir, dem beiliegenden Beschlussentwurf zuzustimmen.

Beilagen:

- Beschlussentwurf

Zusätzliche Beilagen für die BaK:

- Oberbauerhaltungskonzept Schynige Platte-Bahn SPB (Wild Ingenieure AG)
- Analyse und Kostenvoranschlag Werkstätte Wilderswil (Ruch Architekten AG)